

Vergaderjaar 2009–2010

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 123

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 augustus 2010

Hierbij informeer ik uw Kamer over de uitvoering van de motie Mastwijk (32 123-XII, nr. 23), die is ingediend op 26 november 2009.

De motie overweegt dat het versneld vervangen van relatief vuile dieselmotoren van bussen bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit, de efficiëntie van de concessie door een hogere restwaarde van de bussen en de werkgelegenheid in Nederland. De motie verzoekt de regering de versnelde vervanging van relatief vuile motoren in ca. 2000 bussen van het stads- en streekvervoer in Nederland in overleg met betrokken partijen te onderzoeken en de mogelijkheden van financiering uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en/of het programma Schoon en Zuinig na te gaan.

De toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd bereid te zijn bij de decentrale overheden en vervoerders na te gaan of ze mogelijkheden zien om tot versnelde vervanging over te gaan.

Zoals gevraagd in de motie zijn de mogelijkheden van een versnelde vervanging van dieselmotoren van OV-bussen besproken met de betrokken partijen.

In samenwerking met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer en het AgentschapNL is een rondgang gemaakt langs verschillende vervoerbedrijven.

Op basis van de informatie die dat heeft opgeleverd, en consultatie van TNO over de technische aspecten, is een conclusie over versnelde vervanging getrokken die is afgestemd met de decentrale overheden.

De bevindingen zijn weergegeven in de bijlage bij deze brief. Hieronder vat ik de conclusies samen:

- relatief vuile dieselmotoren zijn motoren van de klassen Euro II en Euro III;
- vrijwel alle 180 bussen met Euro II motoren zullen in 2011 zijn vervangen door moderne bussen;

- vrijwel alle huidige Euro III bussen zijn uitgerust met een roetfilter, waardoor ze wat betreft de uitstoot van fijn stof vergelijkbaar zijn met de huidige Euro V/EEV bussen;
- voor de NO_x uitstoot levert vervanging van Euro III motoren door Euro V/EEV een halvering op; Euro VI motoren die in 2013 op de markt komen reduceren de NO_x uitstoot echter met een factor 12;
- per bus zijn de kosten van vervanging van Euro III motoren 25 000 – 30 000 euro;
- de verwachting is dat begin 2011 nog 1 080 bussen met Euro III motoren dienst doen en dat dit aantal begin 2013 tot 370 zal zijn afgenomen;
- de levensduur van een bus wordt niet verlengd door het plaatsen van een nieuwe motor, zodat de invloed van het plaatsen van een nieuwe motor op de restwaarde vrijwel nihil is;
- het vervangen van bussen heeft een veel groter effect op de werkgelegenheid in Nederland, dan het vervangen van motoren.

Dit betekent naar mijn mening dat het sympathieke idee om relatief vuile dieselmotoren versneld te vervangen minder kosteneffectief is dan in eerste instantie zou worden verwacht. Deze motoren verdwijnen binnen enkele jaren bij het verlenen van nieuwe concessies. Het nu financieel stimuleren van versnelde vervanging zou een beperkte bijdrage leveren ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet tot efficiëntere concessies leiden, en bovendien weinig bijdragen aan de werkgelegenheid. Hiermee zou het een weinig kosteneffectieve maatregel zijn.

Tenslotte wil ik opmerken dat er naast de dieseltechniek momenteel in Nederland kansrijke innovaties ontwikkeld, beproefd en ingevoerd worden, bijvoorbeeld hybride bussen, elektrisch-hybride bussen en bussen op waterstof. Ook dienen zich innovaties aan op het gebied van volledig elektrisch en emissievrij rijden.

Dit is een kansrijke weg om zowel de luchtkwaliteit te verbeteren, het klimaat te sparen, energiezekerheid te behalen en de Nederlandse werkgelegenheid te ontwikkelen. Inmiddels zijn in het kader hiervan diverse proeftuinen voor innovatieve bussen gestart.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Bijlage

Definitie van «relatief vuile dieselmotoren»

In de motie wordt verzocht om onderzoek met betrekking tot «relatief vuile dieselmotoren». Een eenduidige definitie hiervoor ontbreekt. Ten behoeve van uitvoering van de motie is onderstaande redenering gehanteerd.

De schoonste dieselmotoren die momenteel op de markt zijn, zijn Euro V en EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle) motoren. EEV-motoren komen grotendeels overeen met Euro V-motoren en kunnen opgevat worden als «Euro V plus». Het verschil met Euro IV is echter relatief klein en beiden vertegenwoordigen de huidige stand der diesel-techniek.

De oudste dieselmotoren in de huidige concessies zijn Euro II en Euro III. Derhalve worden Euro II en Euro III hier opgevat als «relatief vuile dieselmotoren».

Samenstelling busspark: verwachte ontwikkelingen

Begin 2010 heeft het Kennisplatform Verkeer en Vervoer een nieuwe peiling gedaan naar de samenstelling van het huidige OV busspark. Hieruit blijkt dat in het huidige busspark, van in totaal ca. 5100 bussen, nog rond de 1 450 Euro III bussen rijden, en ongeveer 180 Euro II bussen. Gelet op de start van nieuwe concessies in het regionaal openbaar vervoer zal begin 2011 het aantal Euro III bussen rond de 1 080 liggen, en neemt dit aantal de komende jaren sterk af tot ongeveer 370 in januari 2013.

Deze verwachting is gebaseerd op de eisen die concessieverleners aan concessiehouders stellen. Deze eisen behelzen niet alleen milieueisen maar hebben ook betrekking tot het comfort van de reizigers, uitrusting van de bus, informatiesystemen, imago etc. Veelvuldig wordt er ook specifiek gevraagd om nieuwe bussen. In de praktijk worden nieuwe concessies dan ook veelal met nieuwe bussen uitgevoerd.

Het aantal Euro II bussen ligt nu rond de 180. Hierbij rijden 170 bussen binnen één concessie. Navraag bij de concessiehouder wijst uit dat hier reeds besloten is de huidige vloot te vervangen. In 2011 zal deze operatie afgerond zijn. Derhalve komen deze bussen niet meer in aanmerking om de motoren te vervangen en worden ze verder in deze brief buiten beschouwing gelaten.

Subsidie-regeling gesloten roetfilters

Van de emissie die een dieselmotor uitstoot heeft PM10 de grootste nadelige invloed op de gezondheid. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is derhalve in 2006 en 2007 een subsidieprogramma gestart en 12 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het plaatsen van gesloten roetfilters in OV bussen.

Vrijwel alle huidige Euro III bussen zijn hier mee uitgerust en is het emissieniveau van PM10 gelijk komen te staan met Euro V/EEV. Deze filter heeft echter geen invloed op de emissie van NO_x.

Vervangen motoren

Als een Euro III motor vervangen wordt door een Euro V/EEV motor zal er, door de reeds geïnstalleerde roetfilters, geen verbetering plaats vinden met betrekking tot de emissie van fijnstof, PM10.

De winst die geboekt wordt met het vervangen van een Euro III motor door een Euro V/EEV motor ligt met name bij de emissie van NO_x: afname van de uitstoot met ongeveer een factor 2. Echter: de nieuwste motoren van de Euro VI categorie beperken de uitstoot met een factor 12. Deze motoren komen in 2013 op de markt. De kosten die met vervanging gemoeid zijn liggen rond 25 000 – 30 000 euro per bus.

Verbetering efficiëntie en de restwaarde van bussen

Uit navraag bij verschillende vervoersbedrijven blijkt dat zij niet verwachten dat de restwaarde van een bus beïnvloed wordt door het monteren van een nieuwe motor. De restwaarde wordt grotendeels bepaald door de technische staat en levensduur van de bus. De levensduur van een bus wordt niet of nauwelijks verlengd met het plaatsen van een nieuwe motor. De restwaarde zal dus nauwelijks beïnvloed worden.

Werkgelegenheid Nederland

Het voortijdig vervangen van motoren draagt beperkt bij aan de werkgelegenheid in Nederland. Het merendeel van de Euro III vloot is van buitenlandse makelij, en vervangende motoren moeten in het buitenland worden aangeschaft. Zo is het economisch voordeel voor Nederland beperkt. Het aantal Euro III bussen neemt de komende jaren sterk af, en er zullen nieuwe bussen voor in de plaats komen. Deze bussen kunnen geleverd worden door de Nederlandse busindustrie. Deze ontwikkeling levert een grotere bijdrage aan de Nederlandse werkgelegenheid dan enkel het vervangen van motoren.